

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problems Mailbox.**

THIS PAGE BLANK (USPTO)

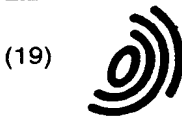
Device and method for reducing harmful components in the exhaust gas of an internal combustion engine, especially a Diesel-internal-combustion engine

Veröffentlichungsnr. (Sek.) EP1101908
Veröffentlichungsdatum : 2001-05-23
Erfinder : DUESTERDIEK THORSTEN DR (DE); ENGELER WERNER (DE);
KAHMANN GERHARD (DE)
Anmelder :: VOLKSWAGENWERK AG (DE)
Veröffentlichungsnummer : ☐ EP1101908
Aktenzeichen:
(EPIDOS-INPADOC-normiert) EP20000124263 20001113
Prioritätsaktenzeichen:
(EPIDOS-INPADOC-normiert) DE19991055324 19991117
Klassifikationssymbol (IPC) : F01N3/08 ; F01N3/023 ; F01N3/20 ; F02M25/07 ; B01D53/94
Klassifikationssymbol (EC) : B01D53/94K2D, B01D53/94Y, F01N3/023, F01N3/035, F01N3/08B2,
F01N3/28D, F02M25/07
Korrespondierende
Patentschriften ☐ DE19955324

Bibliographische Daten

Daten aus der **esp@cenet** Datenbank - - I2

THIS PAGE BLANK (USPTO)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 1 101 908 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
23.05.2001 Patentblatt 2001/21

(51) Int Cl.7: **F01N 3/08**, F01N 3/023,
F01N 3/20, F02M 25/07,
B01D 53/94

(21) Anmeldenummer: 00124263.5

(22) Anmeldetag: 13.11.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder:
• Engeler, Werner
38527 Meine (DE)
• Düsterdiek, Thorsten, Dr.
30163 Hannover (DE)
• Kahmann, Gerhard
38302 Wolfenbüttel (DE)

(30) Priorität: 17.11.1999 DE 19955324

(71) Anmelder: Volkswagen Aktiengesellschaft
38436 Wolfsburg (DE)

(54) **Vorrichtung und Verfahren zum Reduzieren von schädlichen Bestandteilen im Abgas einer Brennkraftmaschine, insbesondere einer Diesel-Brennkraftmaschine**

(57) Die Erfindung bezieht sich auf eine Vorrichtung zum Reduzieren von schädlichen Bestandteilen im Abgas einer Brennkraftmaschine, insbesondere einer Diesel-Brennkraftmaschine (1), mit einer Abgasleitung (4), in der in der Strömungsrichtung hintereinander zunächst ein Oxidationskatalysator (9) und dann ein Partikelfilter (11) zum Filtern von im Abgas enthaltenen Partikeln angeordnet sind. Damit bei Gewährleistung einer kontinuierlichen Regeneration des Partikelfilters (11) der Anteil der Stickoxide im Abgas niedrig gehalten werden kann, ist in der Abgasleitung in der Strömungsrichtung hinter dem Oxidationskatalysator (9) ein NO_x-Speicherkatalysator (12) angeordnet.

Die Erfindung bezieht sich auf eine Vorrichtung zum Reduzieren von schädlichen Bestandteilen im Abgas einer Brennkraftmaschine, insbesondere einer Diesel-Brennkraftmaschine (1), mit einer Abgasleitung (4), in der in der Strömungsrichtung hintereinander zunächst ein Oxidationskatalysator (9) und dann ein Partikelfilter (11) zum Filtern von im Abgas enthaltenen Partikeln angeordnet sind. Damit bei Gewährleistung einer kontinuierlichen Regeneration des Partikelfilters (11) der Anteil der Stickoxide im Abgas niedrig gehalten werden kann, ist in der Abgasleitung in der Strömungsrichtung hinter dem Oxidationskatalysator (9) ein NO_x-Speicherkatalysator (12) angeordnet.

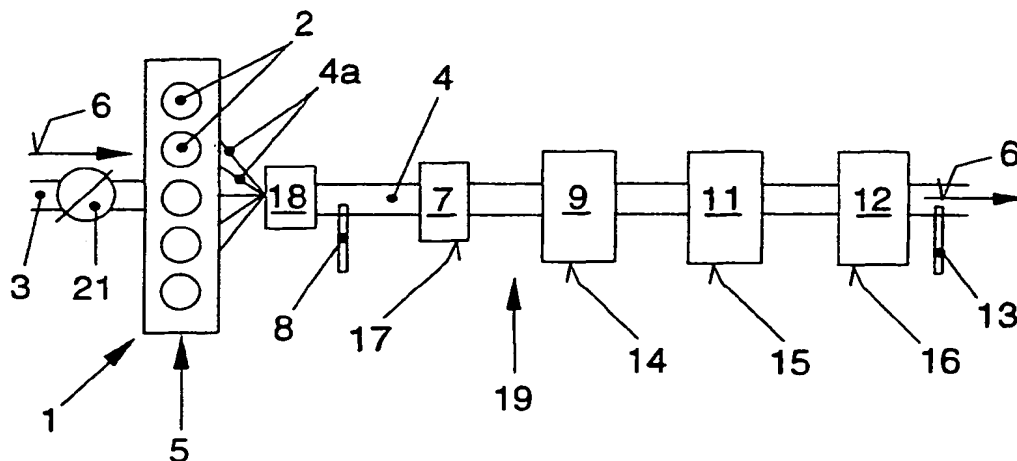


FIG. 1

EP 1 101 908 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zum Reduzieren von schädlichen Bestandteilen im Abgas einer Brennkraftmaschine, insbesondere einer Diesel-Brennkraftmaschine.

[0002] Im Zuge der Entwicklung von Vorrichtungen zum Reduzieren von schädlichen Bestandteilen im Abgas einer Brennkraftmaschine, insbesondere einer Diesel-Brennkraftmaschine, sind bereits eine Vielzahl von Maßnahmen vorgeschlagen und bekannt geworden.

[0003] Zur Beseitigung von Partikeln aus dem Abgas einer Diesel-Brennkraftmaschine ist ein Partikelfilter geeignet, der in die Abgasleitung eingebaut wird. Jedoch neigt ein Partikelfilter dazu, sich mit der Zeit zuzusetzen, und er muß daher von Zeit zu Zeit regeneriert werden, was beispielsweise durch ein Frei- bzw. Abbrennen der Partikel am Filter erfolgt. Dazu ist eine Abbrenntemperatur ab etwa 550°C notwendig. Diese Temperaturen werden unter normalen Betriebsbedingungen nicht erreicht.

[0004] Um das Abbrennen der Partikel bei niedrigeren Temperaturen zu ermöglichen, ist bereits vorgeschlagen worden, Additive im Abgas zu verwenden, mit denen die Zündtemperatur der Partikel gesenkt werden kann. Allerdings ist eine Senkung der Zündtemperatur der Partikel in den üblichen Temperaturbereich des Partikelfilters im normalen Funktionsbetrieb der Brennkraftmaschine nicht möglich. Ein weiterer Nachteil des plötzlichen Abbrennens der am Partikelfilter gesammelten Partikel führt auch zu einer starken Beanspruchung des Filtermaterials.

[0005] Es ist daher ein kontinuierliches Regenerieren des Partikelfilters durch Abbrennen wünschenswert. Hierzu ist bereits vorgeschlagen worden, dem Partikelfilter in der Abgasleitung einen Oxidationskatalysator vorzuschalten, siehe z. B. EP 0 341 832 B1, der aus dem im Abgas enthaltenen $\text{NO} \rightarrow \text{NO}_2$ produziert, so daß mittels des im NO_2 vorhandenen Sauerstoffs die Partikel im wesentlichen kontinuierlich oxidiert werden. Ein solches System ist unter der Bezeichnung CRT-System (Continuously Regenerating Trap) bekannt. Ein Nachteil dieses Systems ist, das für die Regeneration des Partikelfilters verhältnismäßig große Mengen Stickoxide benötigt werden, die selbst ein Schadstoff sind und gesetzlichen Limitationen unterliegen.

[0006] Aus der EP-A-0 758 713 ist eine Abgasreinigungsvorrichtung für eine Dieselmotorkraftmaschine bekannt, bei der in Abgasströmungsrichtung ein Oxidationskatalysator, ein Partikelfilter und ein NO_x -Speicher nacheinander angeordnet sind.

[0007] Ferner zeigt die Druckschrift DE-A-40 07 516 einen Dieselmotor für stationäre Anlagen, dessen Abgasreinigungssystem hinter einer Abgasturbine einen Oxidationskatalysator sowie einen nachfolgenden Partikelfilter aufweist, wobei zur Absenkung der NO_x -Emission eine geregelte Rückführung von gereinigten und gekühlten Abgasen im gesamten Betriebsbereich des

Dieselmotors durchgeführt wird.

[0008] Nachteilig bei den bekannten Vorrichtungen ist, daß die Abgasreinigung suboptimal erfolgt und/oder die Abgasreinigungsanlage aus zu vielen einzelnen Bestandteilen besteht.

[0009] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Vorrichtung der eingangs angegebenen Art so zu verbessern, so daß bei Gewährleistung einer kontinuierlichen Regeneration des Partikelfilters der Anteil der Stickoxide im Abgas niedrig gehalten werden kann.

[0010] Diese Aufgabe wird durch die Merkmale der Ansprüche 1, 2, 3, 11 und 14 gelöst. Bevorzugte Ausführungsformen der Erfindung sind Gegenstand der Unteransprüche.

[0011] Bei einer erfindungsgemäßen Ausführungsform ist in der Abgasleitung in der Strömungsrichtung ein Oxidationskatalysator, ein Partikelfilter und nachfolgend ein NO_x -Speicherkatalysator angeordnet, wobei vorzugsweise vor dem Oxidationskatalysator eine Lambda-Sonde bzw. hinter dem Oxidationskatalysator ein NO_x -Sensor angeordnet ist.

[0012] Bei einer weiteren erfindungsgemäßen Ausführungsform ist der Reinigungsvorrichtung bestehend aus Oxidationskatalysator und nachfolgendem Partikelfilter, eine Abgasrückführvorrichtung mit einer die Zylinder der Brennkraftmaschine umgehenden Rückführleitung zugeordnet, wobei zur weiteren Verhinderung der NO_x -Emission die Vorrichtung einen hinter dem Oxidationskatalysator angeordneten NO_x -Speicherkatalysator aufweist.

[0013] Um Bauraum zu sparen bzw. effektiver auszunutzen, ist es vorteilhaft, den Oxidationskatalysator und/oder NO_x -Speicherkatalysator mit dem Partikelfilter zu kombinieren und insbesondere in den Partikelfilter zu integrieren. Dabei ist es vorteilhaft, den Oxidationskatalysator durch eine Oxidationskatalysator-Beschichtung auf der Einlaßseite des Partikelfilters zu bilden. Der NO_x -Speicherkatalysator kann in Form einer NO_x -Speicherkatalysator-Beschichtung einlaßseitig, auslaßseitig oder beidseitig des Partikelfilters gebildet sein. Hierbei bilden der Partikelfilter und/oder der Oxidationskatalysator einerseits und der Partikelfilter und der NO_x -Speicherkatalysator andererseits mehrere kombinierte oder einen integrierten Körper, der sich quer zur Strömungsrichtung des Abgases erstreckt, perforiert ist und vom Abgas durchströmt wird.

[0014] Bevorzugte Ausführungsformen der Erfindung werden nachfolgend anhand der Zeichnungen näher erläutert. Es zeigen

Fig. 1 eine Brennkraftmaschine mit einer erfindungsgemäßen Vorrichtung zum Reduzieren von schädlichen Bestandteilen im Abgas der Brennkraftmaschine in schematischer Darstellung;

Fig. 2 eine Brennkraftmaschine mit einer erfindungsgemäßen Vorrichtung zum Reduzieren

von schädlichen Bestandteilen im Abgas der Brennkraftmaschine in abgewandelter Ausgestaltung in schematischer Darstellung;

Fig. 3 eine Brennkraftmaschine mit einer erfindungsgemäßen Vorrichtung zum Reduzieren von schädlichen Bestandteilen im Abgas der Brennkraftmaschine in weiter abgewandelter Ausgestaltung in schematischer Darstellung; und

Fig. 4 eine Brennkraftmaschine mit einer erfindungsgemäßen Vorrichtung zum Reduzieren von schädlichen Bestandteilen im Abgas der Brennkraftmaschine in weiter abgewandelter Ausgestaltung in schematischer Darstellung;

[0015] In Fig. 1 ist eine Brennkraftmaschine, insbesondere eine Diesel-Brennkraftmaschine, mit 1 bezeichnet, und sie weist mehrere Zylinder 2 auf, zu denen sich eine Luftansaugleitung 3 und von denen sich eine Abgasleitung 4 in an sich bekannter Weise erstrecken. Der Brennkraftmaschine 1 sind im einzelnen nicht dargestellte Kraftstoff-Einspritzventile einer Kraftstoff-Einspritzvorrichtung 5 zugeordnet. Die Zylinder 2 werden durch direkte Einspritzung mit Kraftstoff von den einstellbaren Einspritzventilen und mit Verbrennungsluft durch die in ihrer wirksamen Querschnittsgröße einstellbaren Luftansaugleitung 3 in einem jeweils bestimmten Kraftstoff/Luft-Verhältnis versorgt, wodurch der Verbrennungsbetrieb gewährleistet ist. Die Zylinder 2 der Brennkraftmaschine 1 sind durch Zweigleitungsabschnitte 4a mit der gemeinsamen Abgasleitung 4 verbunden, die von dem von der Brennkraftmaschine 1 ausgestoßenen Abgas in der mit dem Pfeil 6 bezeichneten Strömungsrichtung durchströmt wird.

[0016] In der Abgasleitung 4 sind in der Strömungsrichtung 6 hintereinanderliegend eine Schwefelfalle 7, eine den Sauerstoffgehalt ermittelnde Lamda-Sonde 8, ein Oxidationskatalysator 9, ein Partikelfilter 11, ein NO_x -Speicherkatalysator 12 und ein NO_x -Sensor 13 angeordnet. Der Oxidationskatalysator 9, der Partikelfilter 11 und der NO_x -Speicherkatalysator 12 sind jeweils in einem Gehäuse 14, 15, 16 angeordnet, das in seiner Querschnittsabmessung größer bemessen ist, als die Querschnittsabmessung der Abgasleitung 4. Dies gilt vorzugsweise auch für die Schwefelfalle 7, die in einem entsprechenden Gehäuse 17 angeordnet sein kann. Außerdem kann an die Abgasleitung 4 in der Strömungsrichtung 6 vor der Schwefelfalle 7 ein Abgasturbolader 18 angeschlossen sein, wie es vereinfacht dargestellt ist.

[0017] Die Lamdasonde 8 und/oder der NO_x -Sensor 13 ist bzw. sind Teile einer nicht dargestellten Steuer- oder Regeleinrichtung zum Einstellen eines gewünschten Kraftstoff/Luft-Verhältnisses λ des zur Brennkraftmaschine gelangenden Kraftstoffgemisches.

[0018] Die einzelnen Aggregate bzw. Geräte der

Brennkraftmaschine 1 und der insgesamt mit 19 bezeichneten Abgasanlage, die gesteuert werden bzw. eine Meßfunktion ausführen, sind jeweils durch eine Steuerleitung bzw. Signalleitung mit einer elektronischen Steuereinrichtung verbunden, die die Abgasanlage und die Brennkraftmaschine 1 unter Berücksichtigung der gemessenen und gespeicherter Parameter steuert bzw. regelt. Dies ist dem zuständigen Fachmann an sich bekannt und aus Vereinfachungsgründen nicht dargestellt.

[0019] Im Funktionsbetrieb reduziert die Schwefelfalle 7 den Schwefelgehalt im Abgas, um die Funktion des NO_x -Speicherkatalysators 12 und gegebenenfalls auch des Partikelfilters 11 sicherzustellen. Eine Regeneration der Schwefelfalle 7 erfolgt durch Motormaßnahmen, d. h. $\lambda < 1$ Betrieb durch Saugluftandrosselung, Nacheinspritzung oder beispielsweise Änderung der EGR-Rate. In Fällen, in denen ein schwefelfreier oder -armer Kraftstoff zur Verfügung steht, kann die Schwefelfalle 7 weggelassen werden.

[0020] Der Oxidationskatalysator 9 reduziert Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffe. Eine weitere Funktion des Oxidationskatalysators 9 ist die Oxidation von NO zu NO_2 , das zu einer Ruß- bzw. Partikelverbrennung im Partikelfilter 11 führt (Continuously Regenerating Trap) und im NO_x -Speicherkatalysator 12 besser gespeichert werden kann als NO. Eine Regeneration des NO_x -Speicherkatalysators 12 erfolgt durch eine Verringerung des Kraftstoff/Luft-Verhältnisses, insbesondere eine Androsselung der Brennkraftmaschine 1 ($\lambda < 1$) im Sinne einer Verringerung der Ansaugluftmenge an der Drosselklappe 21 in der Luftansaugleitung 3 und/oder Nacheinspritzung.

[0021] Die Funktion der Schwefelfalle 7, des NO_x -Speicherkatalysators 12 und der Steuereinrichtung sind so ausgebildet, das die Regeneration der Schwefelfalle 7 unter gleichen Bedingungen (Temperatur, Abgaszusammensetzung) wie die Regeneration des NO_x -Speicherkatalysators 12 erfolgen kann.

[0022] Die Regenerationsvorgänge werden über in der Steuereinrichtung gespeicherte Algorithmen unter Berücksichtigung der Meßsignale der Lambdasonde 8 und des NO_x -Sensors 13 gesteuert und geregelt.

[0023] Die Funktionsüberwachung (OBD) erfolgt mit dem NO_x -Sensor 13.

[0024] Beim Ausführungsbeispiel nach Fig. 2, bei dem gleiche oder vergleichbare Teile mit gleichen Bezugszeichen versehen sind, sind der NO_x -Speicherkatalysator 12 und ein Reduktionskatalysator 22, der vorzugsweise durch einen 3-Wege-Katalysator gebildet ist, in der Strömungsrichtung 6 hintereinanderliegend angeordnet und insbesondere zu einer Baueinheit vereinigt, hier in einem Gehäuse 23 angeordnet, so daß das Abgas im Funktionsbetrieb zunächst zum NO_x -Speicherkatalysator 12 und dann zum Reduktionskatalysator 22 strömt. Es wird eine Bauteileinsparung und eine vorteilhaft kleine Bauweise erreicht, wenn die vorgenannten Katalysatoren 12, 22 durch eine multifunktionelle Beschichtung an einer Matrix gebildet sind. Es

kann im eingangsseitigen Bereich eine dem NO_x-Speicherkatalysator 12 entsprechende Beschichtung vorgesehen sein und im ausgangsseitigen Bereich eine dem Reduktionskatalysator 22 entsprechende Beschichtung vorgesehen sein.

[0025] Das Ausführungsbeispiel nach Fig. 3, bei dem ebenfalls gleiche oder vergleichbare Teile mit gleichen Bezugszeichen versehen sind, unterscheidet sich vom Ausführungsbeispiel nach Fig. 2 dadurch, daß zusätzlich der Partikelfilter 11 mit dem NO_x-Speicherkatalysator 12 und dem Reduktionskatalysator 22 in vorbeschriebener Weise eine Baueinheit in einem Gehäuse 23 bilden. Hierbei können jeweils eine dem NO_x-Katalysator 12 entsprechende Beschichtung und eine dem Reduktionskatalysator 22 entsprechende Beschichtung hintereinanderliegend oder als zweifache Beschichtung oder als multifunktionale Beschichtung vorgesehen sein.

[0026] Der Einsatz des NO_x-Speicherkatalysators 12 ist optional. Im Rahmen der Erfindung ist es möglich, den NO_x-Speicherkatalysator 12 wegfällen zu lassen und eine an sich bekannte Abgasrückführvorrichtung 24 vorzusehen, die eine die Brennkraftmaschine 1 umgehende Rückführleitung 25 aufweist, die von der Abgasleitung 4, z.B. direkt hinter dem Abgasturbolader 18, abzweigt und in der Strömungsrichtung 6 vor der Brennkraftmaschine 1 mit der Luftansaugleitung 3 verbunden ist und zwar in der Strömungsrichtung 6 hinter der Drosselklappe 21 in der Luftansaugleitung 3, so daß die Verbrennungsluft im Funktionsbetrieb zunächst zur Drosselklappe 21 und dann zu der Mündung der Rückführleitung 25 und zu den Zylindern 2 gelangt. In der Rückführleitung 25 ist ein verstellbares Abgas-Rückführventil 26 angeordnet, mit dem die Menge des rückführbaren Abgases einstellbar ist, was durch die Steuereinrichtung erfolgt. Eine solche abgewandelte Abgasanlage und Brennkraftmaschine 1 ist in der Fig. 4 dargestellt, in der gleiche oder vergleichbare Teile mit gleichen Bezugszeichen versehen sind. Wenn die NO_x-Emissionen durch eine Erhöhung der Abgas-Rückführrate bis auf einen gewünschten Wert reduziert werden können, kann der NO_x-Speicherkatalysator 12 wegfällen, wie es Fig. 4 zeigt. Erhöhte Partikelemissionen werden durch den Partikelfilter 11 aufgefangen.

BEZUGSZEICHENLISTE

[0027]

- 1 Brennkraftmaschine
- 2 Zylinder
- 3 Luftansaugleitung
- 4 Abgasleitung
- 4a Zweigleitungsabschnitte
- 5 Kraftstoff-Einspritzvorrichtung
- 6 Strömungsrichtung
- 7 Schwefelfalle
- 8 Lambda-Sonde

- 9 Oxidationskatalysator
- 11 Partikelfilter
- 12 NO_x-Speicherkatalysator
- 13 NO_x-Sensor
- 14 Gehäuse
- 15 Gehäuse
- 16 Gehäuse
- 17 Gehäuse
- 18 Abgasturbolader
- 19 Abgasanlage
- 21 Drosselklappe
- 22 3-Wege-Katalysator
- 23 Gehäuse
- 24 Abgasrückführvorrichtung
- 25 Rückführleitung
- 26 Abgasrückführventil

Patentansprüche

1. Vorrichtung zum Reduzieren von schädlichen Bestandteilen im Abgas einer Brennkraftmaschine (1), insbesondere einer Diesel-Brennkraftmaschine, mit einer Abgasleitung (4), in der in der Strömungsrichtung (6) hintereinander ein Oxidationskatalysator (9), ein Partikelfilter (11) zum Filtern von im Abgas enthaltenen Partikeln und ein NO_x-Speicherkatalysator (12) angeordnet sind, **dadurch gekennzeichnet**, daß in der Abgasleitung (4) vorzugsweise in der Strömungsrichtung (6) vor dem Oxidationskatalysator (9) eine Lambda-Sonde (8) angeordnet ist.
2. Vorrichtung zum Reduzieren von schädlichen Bestandteilen im Abgas einer Brennkraftmaschine (1), insbesondere einer Diesel-Brennkraftmaschine, mit einer Abgasleitung (4), in der in der Strömungsrichtung (6) hintereinander ein Oxidationskatalysator (9), ein Partikelfilter (11) zum Filtern von im Abgas enthaltenen Partikeln und ein NO_x-Speicherkatalysator (12) angeordnet sind, **dadurch gekennzeichnet**, daß in der Abgasleitung (4) in der Strömungsrichtung (6) hinter dem Oxidationskatalysator (9) ein NO_x-Sensor (13) angeordnet ist.
3. Vorrichtung zum Reduzieren von schädlichen Bestandteilen im Abgas einer Brennkraftmaschine (1), insbesondere einer Diesel-Brennkraftmaschine, mit einer Abgasleitung (4), in der in der Strömungsrichtung (6) hintereinander zunächst ein Oxidationskatalysator (9) und dann ein Partikelfilter (11) zum Filtern von im Abgas enthaltenen Partikeln angeordnet sind, wobei der Vorrichtung eine Abgasrückführvorrichtung (24) mit einer die Zylinder (2) der Brennkraftmaschine (1) umgehenden Rückführleitung (25) zugeordnet ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß in der Abgasleitung (4) hinter dem Oxidationskatalysator (9) ein NO_x-Speicherkataly-

- sator (12) angeordnet ist.
4. Vorrichtung nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß in der Rückführleitung (25) ein einstellbares Abgasrückführventil (26) angeordnet ist. 5
 5. Vorrichtung nach einem der vorherigen Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß in der Abgasleitung (4) in der Strömungsrichtung (6) vor dem Oxidationskatalysator (9) eine Schwefelfalle (7) angeordnet ist. 10
 6. Vorrichtung nach Anspruch 1 und 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Lamda-Sonde (8) in der Strömungsrichtung (6) vor der Schwefelfalle (7) angeordnet ist. 15
 7. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Schwefelfalle (7) und der NO_x-Speicherkatalysator (12) gleiche Regenerationsbedingungen aufweisen. 20
 8. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 2 und 5 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß der NO_x-Sensor (13) hinter dem Partikelfilter (11) angeordnet ist. 25
 9. Vorrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß der NO_x-Sensor (13) hinter dem NO_x-Speicherkatalysator (12) angeordnet ist. 30
 10. Vorrichtung nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß in der Strömungsrichtung (6) hinter dem NO_x-Speicherkatalysator (12) ein Reduktionskatalysator (22) angeordnet ist. 35
 11. Vorrichtung zum Reduzieren von schädlichen Bestandteilen im Abgas einer Brennkraftmaschine (1), insbesondere einer Diesel-Brennkraftmaschine, mit einer Abgasleitung (4), in der in der Strömungsrichtung (6) hintereinander ein Oxidationskatalysator (9), ein Partikelfilter (11) zum Filtern von im Abgas enthaltenen Partikeln und ein NO_x-Speicherkatalysator (12) angeordnet sind, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Partikelfilter (11) und der NO_x-Speicherkatalysator (12) in einer Kombination angeordnet sind. 40 45
 12. Vorrichtung nach Anspruch 11, **dadurch gekennzeichnet**, daß ein Reduktionskatalysator (22) in der Kombination aus Partikelfilter (11) und NO_x-Speicherkatalysator (12) angeordnet ist. 50
 13. Vorrichtung nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, daß der NO_x-Speicherkatalysator (12) und der Reduktionskatalysator (22) durch eine einfache oder mehrfache Beschichtung des Partikelfilters (11) gebildet ist bzw. sind. 55
 14. Vorrichtung zum Reduzieren von schädlichen Bestandteilen im Abgas einer Brennkraftmaschine (1), insbesondere einer Diesel-Brennkraftmaschine, mit einer Abgasleitung (4), in der in der Strömungsrichtung (6) hintereinander ein Oxidationskatalysator (9), ein Partikelfilter (11) zum Filtern von im Abgas enthaltenen Partikeln und ein NO_x-Speicherkatalysator (12) angeordnet sind, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Vorrichtung ferner einen Reduktionskatalysator (22) aufweist, wobei der NO_x-Speicherkatalysator (12) und der Reduktionskatalysator (22) in einer Kombination angeordnet sind.
 15. Vorrichtung nach Anspruch 14, **dadurch gekennzeichnet**, daß der NO_x-Speicherkatalysator (12) und der Reduktionskatalysator (22) durch eine mehrfache Beschichtung gebildet sind.
 16. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 10 und 12 bis 15, dadurch gekennzeichnet, daß der Reduktionskatalysator (22) durch einen 3-Wege-Katalysator gebildet ist.

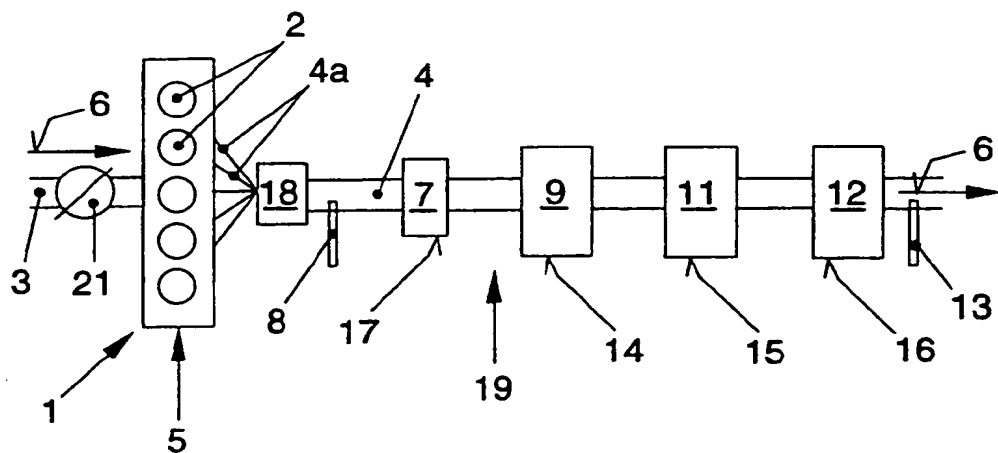


FIG. 1

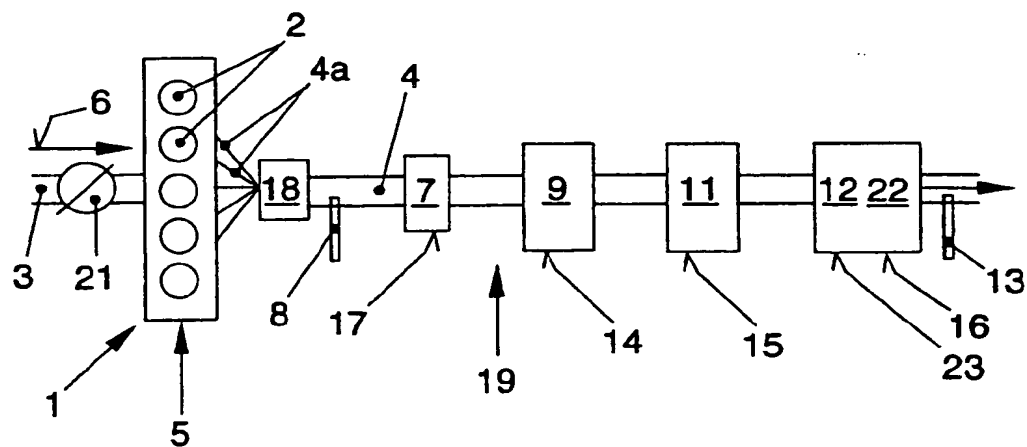


FIG. 2

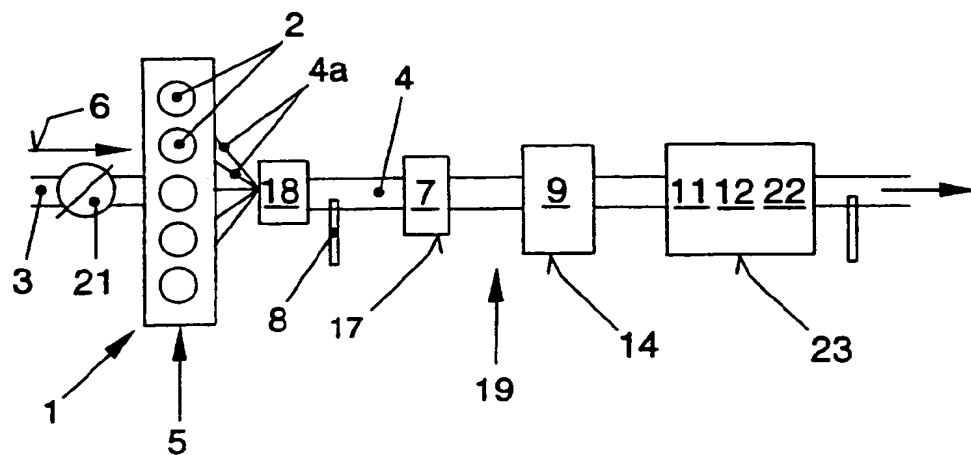


FIG. 3

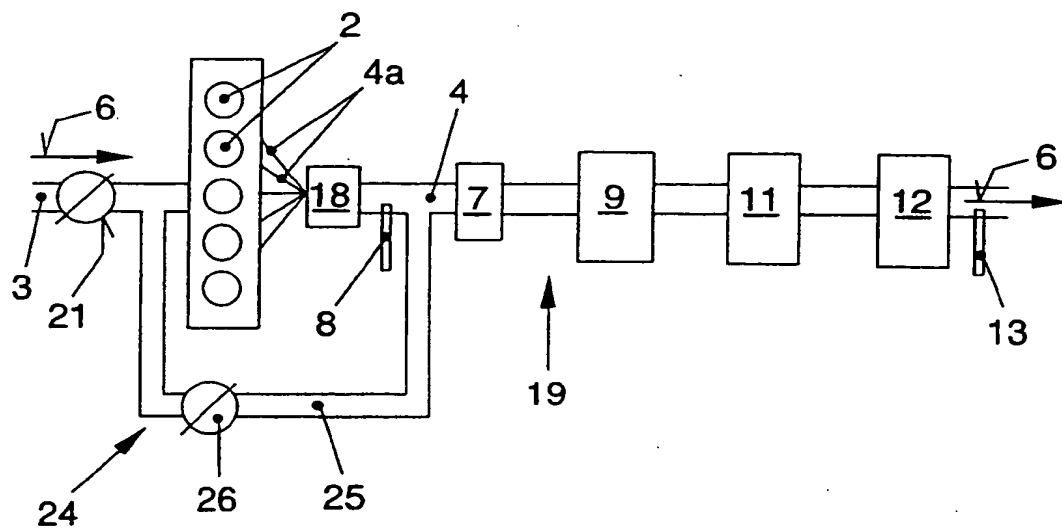


FIG. 4

THIS PAGE BLANK (USPTO)